

Προς

ΡΑΕ

Πειραιώς 132,

118 54 Αθήνα

Υπόψη: κ. Προέδρου, Δρ. Ν. Μπουλαξή

Κοινοποίηση

ΑΔΜΗΕ

Δυρραχίου 89 και Κηφισού,

104 43 Αθήνα

Υπόψη: κ. Προέδρου & Διευθύνοντος Συμβούλου, Δρ. Μ. Μανουσάκη

ΑΡ. ΠΡΩΤ.: 560

Αθήνα, 10.04.2020

ΘΕΜΑ: Δημόσια Διαβούλευση της ΡΑΕ επί της εισήγησης του ΑΔΜΗΕ σχετικά με το εγχειρίδιο με τίτλο «Οδηγός σύνταξης Μελετών Κόστους-Οφέλους για έργα που εντάσσονται στο Εθνικό Σύστημα Μεταφοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΕΣΜΗΕ)»

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Ο Ελληνικός Σύνδεσμος Ανεξάρτητων Εταιριών Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΕΣΑΗ) επιθυμεί να καταθέσει τα εξής σχόλια όσον αφορά την εισήγηση του ΑΔΜΗΕ για τις Μελέτες Κόστους-Ωφέλειας (ΜΚΟ):

- 1) Σελ. 8: Η ενεργειακή και κλιματική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει ως μακροπρόθεσμο στόχο την κλιματική ουδετερότητα μέχρι το 2050. Μεσοπρόθεσμα, και με ορίζοντα το 2030, έχουν τεθεί συγκεκριμένοι στόχοι τόσο για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου όσο και για τη διείσδυση των ΑΠΕ στο ενεργειακό μίγμα. Είναι λοιπόν σαφές ότι η αναγκαιότητα κάθε νέου έργου μεταφοράς ηλεκτρισμού θα πρέπει να υπηρετεί αυτούς τους ευρωπαϊκούς στόχους.
- 2) Σελ. 9: Στον υπό διαβούλευση Οδηγό αναφέρεται ότι η μεθοδολογία του ENTSO-E για τον υπολογισμό του κόστους και του οφέλους κάθε νέου έργου μεταφοράς βασίζεται σε μια πολυκριτηριακή προσέγγιση. Επειδή η συνήθης πρακτική στην επιστήμη της πολυκριτηριακής ανάλυσης είναι να υπάρχουν συντελεστές βαρύτητας για κάθε κριτήριο που λαμβάνεται υπόψη, αναμένουμε το τελικό κείμενο του Οδηγού να αναπτύξει με περισσότερη λεπτομέρεια αυτό το θέμα.

- 3) Σελ. 12: Ως γενική αρχή, θα πρέπει να δημοσιεύονται όλες οι μελέτες αγοράς που γίνονται από τον Διαχειριστή στο πλαίσιο της Μελέτης Κόστους-Οφέλους για ένα νέο έργο ανάπτυξης του Συστήματος Μεταφοράς.
- 4) Σελ.12: Στο κριτήριο B1 θα πρέπει να προτιμάται η σύγκριση με βάση το συνολικό πλεόνασμα, οπότε γίνεται σύγκριση του πλεονάσματος για τον παραγωγό και τον καταναλωτή σε κάθε περιοχή, καθώς και του κόστους συμφόρησης (congestion rent) με και χωρίς το υπό εξέταση έργο. Έτσι αποτυπώνεται πληρέστερα το όφελος του νέου έργου.
- 5) Σελ. 13: Προκειμένου να επιτευχθεί η πολύ μεγάλη διείσδυση των ΑΠΕ, ειδικά στον τομέα του ηλεκτρισμού, είναι απαραίτητη η ανάπτυξη έργων αποθήκευσης ενέργειας για την κάλυψη της κυμαινόμενης παραγωγής των βασικών τεχνολογιών ΑΠΕ δηλ. αιολικών και φωτοβολταϊκών. Επομένως, το κριτήριο B3 για την ενσωμάτωση των ΑΠΕ πρέπει να λαμβάνει υπόψη και τα έργα μεταφοράς που δίνουν τη δυνατότητα να συνδεθούν νέα έργα αποθήκευσης ενέργειας στο Σύστημα.
- 6) Σελ. 13: Ο Δείκτης B6, σχετικά με το κομμάτι της ασφάλειας εφοδιασμού που αφορά την επάρκεια, είναι προτιμότερο να υπολογίζεται μέσω της προσέγγισης που σχετίζεται με την επάρκεια του συστήματος παραγωγής και τον υπολογισμό του μεγέθους LOLE (Loss of Load Expectation). Άλλωστε αυτό είναι και το μέγεθος που ο ίδιος ο ΑΔΜΗΕ χρησιμοποιεί προκειμένου να κρίνει το επίπεδο επάρκειας ισχύος στην Ελλάδα (θέτοντας το όριο στο $LOLE < 3h/year$).
- 7) Σελ. 26: Για τις περιπτώσεις νέων έργων που αφορούν το εσωτερικό της χώρας δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται η απλούστευση του ενός ζυγού για την παραγωγή και τη ζήτηση. Επιπλέον ο έλεγχος για πιθανούς περιορισμούς του Συστήματος Μεταφοράς θα πρέπει να γίνεται με την εφαρμογή προγράμματος ροής φορτίου εναλλασσόμενου ρεύματος.
- 8) Σελ. 30: Προκειμένου να υπάρχει συνέχεια και συγκρισιμότητα μεταξύ των διαφορετικών σχεδίων και μελετών που αφορούν μακροχρόνιο προγραμματισμό στον τομέα του ηλεκτρισμού, θεωρούμε ότι οι οικονομικές και τεχνικές παράμετροι των ΜΚΟ που εκπονεί ο ΑΔΜΗΕ θα πρέπει να είναι ευθυγραμμισμένες με αυτές που χρησιμοποιούνται στο ΕΣΕΚ ή στις αναθεωρήσεις του ΕΣΕΚ.
- 9) Σελ. 32: Σύμφωνα με το ευρωπαϊκό και το εθνικό νομοθετικό και κανονιστικό πλαίσιο, η προτεραιότητα (must run) στην ένταξη στο Σύστημα ισχύει μόνο για τις μονάδες συμπαραγωγής ηλεκτρισμού-θερμότητας υψηλής απόδοσης (ΣΗΘΥΑ) και όχι γενικά για τις μονάδες συμπαραγωγής.
- 10) Σελ. 42: Τις απόψεις του Συνδέσμου μας για το θέμα των απωλειών και της κάλυψης των αντίστοιχων δαπανών τις καταθέσαμε αναλυτικά στην πρόσφατη αντίστοιχη διαβούλευση της ΡΑΕ (βλ. επιστολή ΕΣΑΗ 559/09.04.2020). Στο πλαίσιο της παρούσας διαβούλευσης επιθυμούμε να επαναλάβουμε ότι εάν κρίνεται αναγκαίο -δηλαδή εάν οδηγεί σε μείωση κόστους- οι απώλειες μπορεί να καλύπτονται και με μακροπρόθεσμα συμβόλαια κι έτσι να μειώνεται η δαπάνη για τον Διαχειριστή. Άρα και για τους καταναλωτές που πληρώνουν τις

ρυθμιζόμενες υπηρεσίες, αφού οι απώλειες είναι -κι έτσι πρέπει να αναγνωριστούν και στο ελληνικό κανονιστικό πλαίσιο- ως μια από τις συνιστώσες του κόστους για τη χρήση του Συστήματος Μεταφοράς.

- 11) Σελ. 46: Όσον αφορά τις μεσοπρόθεσμες ανάγκες του Συστήματος για ευέλικτη ισχύ, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και τα αποτελέσματα της μελέτης της ECCO -για λογαριασμό του ΑΔΜΗΕ- για τον προσδιορισμό των αναγκών ευελιξίας τη δεκαετία 2020-2030.
- 12) Σελ. 53: Η πλέον βασική παράμετρος για τον υπολογισμό όλων των κριτηρίων της ενότητας 4, είναι το κοινωνικοοικονομικό επιτόκιο αναγωγής. Επομένως το τελικό κείμενο του Οδηγού πρέπει να περιλαμβάνει με σαφή και ρητό τρόπο το πώς θα προσδιορίζεται αυτή η παράμετρος, κάθε φορά που θα εκπονείται μια μελέτη κόστους-οφέλους.
- 13) Σελ. 56: Πρέπει να αποσαφηνιστεί ποια έργα θεωρείται ότι δεν έχει ξεκινήσει η υλοποίηση τους. Εάν δηλαδή το χρονικό ορόσημο είναι η έναρξη της κατασκευής ή η ύπαρξη τελικής επενδυτικής απόφασης.
- 14) Σελ. 56: Δεν είναι σαφές για ποιο λόγο δεν βρίσκει εφαρμογή η μελέτη κόστους-οφέλους στην ανακατασκευή υποσταθμών.
- 15) Σελ. 56: Θα πρέπει να τεκμηριωθεί η επιλογή να τεθεί το όριο επενδυτικής δαπάνης στα 500 εκ. € για να μπορεί να χαρακτηριστεί ένα νέο έργο μεταφοράς ως Έργο Μείζονος Σημασίας. Το ίδιο ισχύει για το όριο των 30 εκ. € για την ετήσια μείωση των ΥΚΩ.

Με εκτίμηση



Γιώργος Στάμτισης

Γενικός Διευθυντής